„Koło“

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok II. Dnia 1. Kwietnia 1896. Nr. 1.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:

rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor.
KAZIMIERZ HEMERLING

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 złr.
1/2 „ . . . 12 „
1/4 „ . . . 6 „
1/8 „ . . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Zygmuntowska 17.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Od Redakcyi.

Z numerem dzisiejszym rozpoczynamy drugi rocznik naszego wydawnictwa.

Z tak słabem poparciem po tylu przykrych zawodach i walkach — zabierać się do dalszego wydawnictwa — to zaprawdę graniczy z niedorzecznością.

Chcąc jednak pozostać wiernymi naszemu programowi, nie wolno się nam zrażać lada niepowodzeniem, nie wolno nam ustać w rozpoczętej pracy dla naszego najpiękniejszego ze sportów.

Miłem nam jest uznanie łaskawych naszych czytelników, dziękujemy za nie serdecznie, z przyrzeczeniem, że i nadal starać się będziemy tak pracować, by na to uznanie zasłużyć.

Samo uznanie, niestety, nie wystarczy jednak jeszcze do utrzymania pisma; prócz uznania potrzebnem nam jest poparcie i to poparcie silne i skuteczne, materyalne i moralne.

Prasa sportowa nie małe i nie łatwe ma zadanie. Ona kształcić ma czytelników tak pod względem intellektualnym przez podawanie ciekawych opisów i opowiadań na tle sportu, jak pod względem sportowym przez zaznajamianie czytelników z budową i techniką koła, z nowymi wynalazkami, z urządzaniem wycieczek i wyścigów, przez podawanie sprawozdań o nich z całego świata, wogóle przez podawanie wszelkich wiadomości z dziedziny sportu. Dalszem ważnem zadaniem prasy sportowej jest pośredniczenie pomiędzy pojedyńczymi czytelnikami, pomiędzy nimi a towarzystwami i klubami, między tymi a kupcami i fabrykantami, między tymi wreszcie a publicznością. Prasa sportowa ma być duszą sportu, ma być odzwierciedleniem się całego ruchu sportowego w kraju i za granicą.

O ile to było w naszej mocy staraliśmy się wszystkim tym zadaniom w piśmie naszem odpowiedzieć.

Nie da się zaprzeczyć, że dobrze redagowane pismo sportowe jest jednym z najważniejszych czynników rozwoju tego sportu.

Ktokolwiek raz wstąpił w szeregi kolarskie, kto poznał znamienite zalety i korzyści jazdy na kole i takowych na własnej doświadczył osobie tego świętym jest obowiązkiem dbać wszelkiemi siłami o rozwój naszego pięknego i pożytecznego sportu. Nie może, a raczej nie powinno mu też być obojętnem istnienie i rozwój tego jedynego u nas organu sportowego, który jeżeli może nie dość skutecznie, to przecież szczerze pracuje dla naszego sportu, a jeżeli nie dość skutecznie, to jedynie z braku należytego poparcia.

Tak tedy obowiązkiem jest Waszym Szanowni czytelnicy usilnie się o to starać, by „Koło“ nie brakło w ręku żadnego zwolennika naszego sportu, aby nie brakło w żadnym z publicznych lokali, w których bywacie. Wszakże przy tak niskiej cenie prenumeraty, przy tak znacznych ulgach dla klubów i towarzystw, wydatek to tak minimalny, tak nic nie znaczący, że liczenie się z nim byłoby śmiesznem. Ileż to razy na lada bezużyteczne głupstwo wyda się znacznie więcej.—Dla nas zaś drobne te kwoty dać mogą pismu finansowe podstawy, podstawy, na których pismo mogłoby się należycie rozwijać.

Prócz tego materyalnego poparcia winniście nam spieszyć i z moralnem popar-

ciem. Nie żądamy od Was jakichś nadzwyczajnych tworów pióra; krótkie sprawozdanie z podróży na kartce podczas wypoczynku spisane, kilka słów opisu o odbytym wyścigu lub jakiejś uroczystości sportowej — zupełnie nam wystarczą. Kiedy zaś szanowny czytelniku masz pewne dni odpoczynku, kiedy dżdżysta pora jeździć ci nie pozwala, czy nie byłoby wówczas właściwem a pięknem i pożytecznem chwycić w rękę pióro i podzielić się z bracią po kole tem, coś w ostatnich przebył czasach, podzielić się z nabytemi doświadczeniami, zaznajomić ją z osobliwościami godnemi widzenia w swoich stronach z jakością dróg i t. d. Tak jak dzisiaj rzeczy stoją to rzeczywiście wiadomości z kraju prawie nie mamy, bo łatwiej nam o jakąś korespondencyę z drugiego końca świata, z Ameryki lub Australii, aniżeli n. p. z Przemyśla lub Kołomyi lub innych miejscowości, które liczą po kilkunastu a nawet po kilkudziesięciu kolarzy. Czy nasza w tem wina?

Kluby i towarzystwa — te tak ważne czynniki życia sportowego, które jako swój cel wypisane mają rozpowszechnianie i popieranie sportu powinny się gorliwiej jak dotąd zająć rozpowszechnianiem „Koła“. Wszystkie one powinny zarządzić zbiorową prenumeratę dla każdego ze swoich członków, przez co uzyskują rubrykę klubową, w której bezpłatnie a regularnie każdemu przez pocztę do domu mogą podawać wszelkie klubowe ogłoszenia i sprawozdania. W ten sposób zyskuje też pismo coraz więcej zajęcia, każdy bowiem z czytelników znajdzie tam i sprawy blisko go obchodzące i dowie się co się dzieje u bliższych lub dalszych sąsiadów.

Tak pojmujemy zadanie naszego pisma z jednej, a obowiązki sportsmenów i klubów i towarzystw sportowych z drugiej strony.

Chcemy szczerze dla sportu pracować, ale możliwem to będzie jedynie przy wspólnej pracy i przy szczerem poparciu z Waszej strony.

Z tem wezwaniem do Was Szanowni Czytelnicy rozpoczynamy w Imię Boże nasz drugi rocznik.

Przez Semmering na rowerze.

Dr. M. M.

(Ciąg dalszy).

Mijając Maria Schutz, dostaję się na tak zwane serpentyny to jest skręty gościńca, który tu z powodu znacznej pochyłości terenu nie mógł być prowadzony prosto lecz skręca się sześć razy to w prawo to w lewo, zachowując jednak zawsze to samo jednostajne, łagodne wzniesienie. Jazda nie natęża mnie wcale, pomimo lekkiego wiatru w twarz. Skręty są dla mnie jako cyklisty bardzo pożądane, gdyż nie schodząc z koła, mogę się do woli nasycić pięknością widoków.

Minąwszy skręty, jeszcze kilometr w górę i oto znajduję się na najwyższym punkcie gościńca (980 metrów) przy hotelu Arcyksięcia Jana. Przebyłem w dwóch godzinach przestrznń 25 kilometrów i pokonałem na przestrzeni od Gloggnitz aż tu wzniesienie 400 metrów.

Hotel Arcyksięcia Jana stoi na wzgórzu łączącem poprzecznie jakby siodłem góry Semmering i Sonnwendstein. Hotel ten jest zawsze przepełniony, gdyż stąd najwygodniejsze wejście na szczyty obu gór.

Kto chce zobaczyć co ręka ludzka zrobić potrafi z najdzikszej okolicy i wiele pod tym względem pozostaje do zrobienia w naszych Karpatach, temu poleciłbym przejść się po Semmeringu, a mianowicie odwiedzić północno wschodnią jego stronę, zasianą licznemi willami, między któremi najpiękniejszą jest i najwyżej położoną willa „Silberer“, która zwłaszcza wieczorem, gdy światła w niej zapłoną, czarowne robi wrażenie. Także niechaj oglądnie hotele kolei południowej, w których gromadzi się wszystko, co tylko zamarzyć można o komforcie, elegancyi i wykwintności.

Kto zaś chce prześlicznym napoić się widokiem, ten niechaj się uda przedpołudniem na szczyt góry Sonnwendstein. Na północ widać stamtąd całą płaszczyznę zwaną polem kamiennem (Steinfeld) aż po Wiener-Neustadt, ku wschodowi roztacza się nader ciekawa formacya płaskowzgórz, przezwana „garbatym światem“, na zachód zaś i południe niebotyczne szczyty Schneeberg, Schneealpe, Grosspfaff — i mur Raxalpy błyszczący jakby złotem, srebrem i tysiącznemi odmianami barw. Na szczycie tym ustawił też jakiś pomysłowy przedsiębiorca doskonały dalekowidz, który nam daje sposobność zobaczyć wiele jeszcze rzeczy dla gołego oka niedostępnych, a stojący przy nim sługa, kieruje go to na domy ochronne stojące na szczytach przeciwległych gór w oddaleniu kilku mil, to na zamki i kościoły rozsiane na polu kamiennem, to wreszcie na zegar wieżowy w Schottwien,

na którym całkiem dokładnie można odczytać godziny, podczas gdy gołem okiem zaledwie można wieżę rozpoznać.

Nasyciwszy się tymi pięknymi widokami i pokrzepiwszy się podwieczorkiem w hotelu Arcyksięcia Jana, wyruszyłem w dalszą drogę. Przekroczyłem w tem miejscu granicę Styryi i zarazem linię wodną. Gościniec spada tu nieznacznie w dół i jest tu tak znakomicie utrzymany, że się jedzie jakgdyby po wypolerowanej płycie granitowej Puściłem pedały wolno i nie wstrzymując ich wcale, dojechałem w ciągu kwadransa do wsi Spital. Powtarzam to jeszcze raz dla szanownych kolegów sportowych, że przebyłem tę milę drogi w ciągu kwadransa z wolnymi pedałami i nie byłem ani razu zmuszonym pedałami hamować.

(Dokończenie nastąpi.)

W sprawie wycieczki do Budapesztu.

Z Pilzna otrzymujemy następującą korespondencyę:

Wyczytawszy w „Kole“, że w roku 1896. organizuje się wycieczka kołowa do Budapesztu, wielce się tą sprawą zainteresowałem. W numerze 22 „Koła“ znalazłem zaprojektowane kierunki dróg, którychby użyć należało. Zbadałem je wszystkie dokładnie na kartach mapy i podzielić muszę zapatrywania tam wyrażone, że tura pod 3) wymieniona (Dębica Brzostek, Bardyów, Miskolcz itd.) jest najodpowiedniejszą, albowiem: 1) Najdogoniej wybranym jest punkt zborny, tak dla cyklistów wschodniej jak i zachodniej Galicyi, bo Stanisławów, byłby tem samem dla zachodniej Galicyi, czem Wieliczka lub Sącz dla wschodniej. Tura na Stare miasto, z powodu złego stanu dróg i nadzwyczaj górzystego teremu nie nadaje się również jako zbyt uciążliwa. — Droga na Pilzno — Jasło (stary trakt Dukielski i najstarsza droga z Polski do Węgier) prowadzi terenem lekko falis ym wzdłuż pięknych brzegów Wisłoki. Ze znaczniejszem wzniesieniem spotkać się trzeba na niej dopiero przed Bardyowem, od Pilzna zaś aż do Jasła i dalej, prócz 3 niewielkich gór, jedzie się terenem równym i drogą dobrze utrzymaną.

2) Przeważna część dróg w innych podanych turach szutrowaną jest tłuczonym kamieniem — niewalcowanym, droga zaś na Jasło ma powierzchnię z wisłoczanego żwiru. — Chodzi tu niestety tylko o Galicyę, gdyż na Węgrzech, wszędzie są drogi lepiej utrzymywane.

3) Na tem miejscu nie od rzeczy będzie wspomieć o programie jazdy. Dla cyklistów zachodniej Galicyi najodpowiedniejszym byłby pociąg odchodzący z Krakowa o godz. 8ej rano, przyjazd do Czarnej (nie do Dębicy) po 11tej przed południem; z Czarnej do Pilzna $11^1/_2$ klm. drogą równą. przybyć by mogli przed 12tą w południe. Pociąg wychodzący o 5tej rano ze Lwowa przywieźć by mógł cyklistów z wschodniej Galicyi; przyjazd do Dębicy również o 11tej przed południem; z Dębicy do Pilzna 12 klm., a zatem prawie równocześnie zjazd w Pilznie. W Pilznie możnaby urządzić objad i już o 1ej po południu wyruszyć w dalszą podróż, a tego samego dnia zanocować już po drugiej stronie Karpat w Bardyjowie. Pozostałe 340 klm. od Bardyjowa przebyć by można w 2 dniach czyli całą drogę w 3 dniach, a tego rezultatu nie możnaby osiągnąć żadną inną turą, bo jeśli dla jednych byłaby dogodniejszą to dla innych pociągałaby za sobą więcej trudności i czasu. *W. Szczurkiewicz*

inżyn. Wydz. pow. w Pilznie.

W najbliższym numerze starać się będziemy podać bliższe szczegóły programu. Tymczasem prosimy tych którzyby mieli zamiar wziąć w tej wycieczce udział, by się do naszej Redakcyi zgłaszali.

Sentencye.

Kilometry na mapie zdają się krótkiemi,
Lecz kiedy jedziesz szosą, stają się dłuższymi.

Ciężej do góry maszynę prowadzić,
Niż jechac z góry; cóż na to poradzić.

All hail! krzyknął raz Kacper gdy jechał na kole,
Poczem upadł — co potłukł to zamilczeć wolę.

Gdy Cyklista wycieczki przedstawia osnowę,
Słuchać możesz wszystkiego — wiorz tylko połowę.

Cykliście znacznie łatwiej jest chodzić piechoto,
Jak nie Cykliście jeździć — niema sporu o to.

Rzadko się spotykali Bartłomiej z Tytusem,
Jeden jeździł na kole, drugi omnibusem.

Ulżyć tym co się żenią wszyscy usiłują,
Dlatego też coraz lżejsze tandemy budują.

Dobrego wyścigowca mam wszelkie zalety,
Rzekł Onufry — i przyszedł ostatni do mety.

Dr. Kołowiec.

ŻYCIORYSY

znakomitych jeźdźców i ludzi około sportu kołowego zasłużonych.

(W dowolnym porządku).

VIII.

Dr. MARYAN DAWIDOWSKI.

Dr. Maryan Dawidowski, którego podobiznę zamieszczamy w dzisiejszym numerze należy do najdzielniejszych pionierów sportu kołowego w naszym kraju.

Zamiłowanie do gimnastyki i wszelkich sportów zdradzał on od najmłodszego wieku a po skończeniu szkół średnich wstąpił do krakowskiego Towarzystwa wioślarskiego, gdzie wkrótce wyrobił się na jednego z najlepszych wioślarzy. Jednostajność tego sportu, brak stosownych wód do odbywania dłuższych i więcej urozmaiconych wycieczek, sprawiły, że już od roku 1884 zaczął się zajmywać jazdą na kole, a studyując gorliwie literaturę odnoszącą się do kołowego sportu, wówczas jeszcze bardzo szczupłą, poznał — nim jeszcze stał się posiadaczem bicykla — zasady i tajemnice jego budowy a uzupełniając te wiadomości w miarę rozwoju przemysłu cyklowego, pomimo, że nie jest technikiem z zawodu, zyskał opinię znawcy.



Własny bicykl, naturalnie wysoki, nabył on w marcu 1886 r., a korzystając pilnie z każdej wolnej chwili, jaką mu biurowe zajęcie pozostawiało, zdołał zaraz w tym roku doprowadzić ilość ujechanych kilometrów do poważnej liczby 3.695.

W tym czasie zawiązał się krakowski Klub Cyklistów, w którego założeniu Dr. Dawidowski wziął wybitny udział i wszedł zaraz od początku w skład wydziału, w którym pozostawał aż do chwili swego przeniesienia do Lwowa t. j. do października 1888 roku.

W tym samym roku zamienił wysoki bicykl na rower.

W lwowskim Klubie Cyklistów był członkiem wydziału w r. 1889 i 1890, a następnie przeniesiony służbowo do Wiednia wstąpił tamże do klubu »Die Wanderer«, jednego z najcelniejszych klubów wiedeńskich, gdzie rzec można odbył uniwersyteckie studya w naszym sporcie. Nietylko bowiem zazaz w pierwszym roku odbył kilka większych wycieczek na kole jak z Wiednia do Tryestu, z Wiednia do Krakowa i t. d. lecz również zajął się bardzo gorliwie sportem wyścigowym — w pierwszej linji jako towarzysz reprezentantów tego klubu, Findera i innych w podróżach na wyścigi w Gracu, w Tryeście, St. Polten, Monachium, Pilznie, Pradze i Bernie, następnie zaś jako trener młodszych członków klubu, do których należał Karol Riedl, dziś najlepszy może raceman austryacki.

Jako delegat tego samego klubu należał Dr. Dawidowski w latach 1892 i 1893 do Wydziału Związku wyścigowego (Verband Wiener Radfarervereine für Wettfahrsport) i piastował tam godność wiceprezesa, przyczem miał sposobność zapozania się z techniczną stroną urządzenia toru wyścigowego i aranżowania wyścigów.

W czerwcu 1893 r. powrócił do Lwowa i rozpoczął zaraz konsekwentną i wytrwałą agitacyę celem urządzenia we Lwowie toru wyścigowego dla cyklistów, a równocześnie został wybrany członkiem wydziału lwow-

skiego Klubu Cyklistów i Oddziału kolarzy Sokoła.

Agitacya Dr. Dawidowskiego osiągła pomyślne skutki, albowiem za poparciem K. Hemerlinga, ówczesnego prezesa Oddziału kolarzy, skłonił się wydział Związku Towarzystw sokolich, aby zażądać od Dyrekcyi wystawy krajowej 1894 r. urządzenia toru wyścigowego dla kolarzy na boisku przeznaczonem dla ćwiczeń gimnastycznych podczas złotu Sokołów.

Wspólnie z Hemerlingiem opracował potem regulamin wyścigowy dla cyklistów i był instruktorem dla funkcyonaryuszy komitetu wyścigowego, w czem właśnie miał sposobność zużytkować doświadczenia zebrane po za granicami naszego kraju.

Sprawy toru wyścigowego nie zaniedbywał Dr. Dawidowski także i po zamknięciu wystawy, a jeżeli Lwów ma dziś zapewnioną na szereg lat arenę to pod względem moralnym przynajmniej jestto w znacznej mierze zasługą Dra Dawidowskiego.

Obok tej działalności, mającej ogólny rozwój sportu na oku, nie zapominał on także o swojem własnem sportowem wykształceniu, a tylko umiejętnemu i przedewszystkiem wytrwałemu treningowi za wdzięcza on, że pomimo braku wrodzonych warunków fizycznych, zdołał zawsze ilekroć brał udział w wyścigach zdobyć sobie zaszczytne miejsce. Niemałe zasługi położył wreszcie Dr. Dawidowski około spopularyzowania naszego sportu przez to, że znaczną część swoich podróży służbowych odbywa na kole, przez co już niejednego małomiasteczkowego konserwatystę przekonał, że jazda na kole jest dzisiaj zdobyczą cywilizacyi, na którą nie można zapatrywać się jak na zabawkę.

Jednem słowem jest Dr. Dawidowski sportsmanem *par excellence.*

Dr. Dawidowski liczy obecnie 32 rok życia i cieszy się jak widać z rysunku dobrą tuszą, waży bowiem w najostrzejszym treningu około 80 kg., co właśnie stanowi jednę z głównych przeszkód w wykonywaniu sportu wyścigowego.

W wyścigach na torze zdobył 2 pierwsze i 2 drugie nagrody tudzież jednę nagrodę za prowadzenie; w wyścigu drogowym do Stryja zdobył trzecią nagrodę w 9 minut po pierwszym a około 30minut przed czwartym.

KRONIKA.

Nastała wiosna, a z nią we Lwowie niezwykły ruch sportowy. Liczni jeźdźcy uwijają się już po mieście na swych stalowych rumakach. Magazyny sportowe zapełniają się najnowszymi modelami. P. Berger otrzymał już swoje piękne »Swifty« p. Calderoni (firma Rosenthal) oczekuje przesyłki węgierskiej marki »Adria«, inne firmy wystawiają już także swoje marki. P. M. Ludwig urządził w wspaniałym lokalu przy ul. Akademickiej nowy skład rowerów (głównie firmy Singer & Co.) i wszelkich potrzeb dla cyklistów. Warstat p. Domiczka przeniesiony na ul. Chorążczyzny, mimo że znacznie został rozszerzony, nie może podołać nawałowi pracy; stoi tam kilkadziesiąt kół oczekujących naprawy lub czyszczenia. Sportomeni i wyścigowcy zwiedzają już składy i medytują jakąby to marką zdobyć sobie palmę pierwszeństwa. Wogóle zapowiada się ruchliwy sezon: w Krakowie wielkie ćwiczenia rejowe podczas zlotu Sokołów 29. i 30. czerwca, wycieczka do Budapesztu, wycieczka do Poznania i w. i.

Julian Osiński i Mieczysław Horodyński udali się do Petersburga, by tam wziąć udział w wyścigach na torze Michajłowskim.

Ludwik Morin zwycięzca zeszłorocznej Wielkiej nagrody miasta Paryża spadł 27. lutego w matchu z parą tandemistów Montis Max tak nieszczęśliwie, że złamał łopatkę.

Z powodu surowych kar na cyklistów we Wiedniu była deputacya Związku Cyklistów na audyencyi u ministra spraw. hr. Gleispacha. Minister przyjął deputacyę bardzo przychylnie, oświadczył swoją sympatję dla sportu kołowego, który jego własna rodzina gorliwie uprawia i przyrzekł sprawę dokładnie zbadać.

Międzynarodowa wystawa dla fizycznego wychowania, pielęgnowania zdrowia i sportu w Innsbrucku, odbędzie się od maja do października pod protektoratem J. Król. Wys. Ks Ferdynanda Karola i zapowiada się bardzo dobrze.

W Ołomuńcu buduje się tor wyścigowy 333 3 m. długości, zupełnie na wzór istniejącego toru w Pilźnie, w bardzo dobrem miejscu naprzeciw dworca kolejowego. Placu pod budowę udzielił pewien sportsmen na 10 lat bezpłatnie.

W Węgrzech utworzył się krajowy komitet wyścigowy, który buduje w Budapeszcie własny, wszelkim wymogom sportu odpowiadający tor wyścigowy, kosztem 35,000 złr. Podczas wystawy odbędą się na tym torze 11 razy międzynarodowe wyścigi. Projektowanym jest też wyścig dystansowy z Wiednia do Budapesztu.

Igrzyska Olimpijskie odbędą się w czasie od 5 do 15 kwietnia. Z austryackich jeźdźców zgłosił się do udziału w 12-godzinnym wyścigu kołowym A. Schmal (Filius), a zgłoszenie jego zostało już przyjęte. Niemiecki Związek (D. R. B.) wysłać ma

dwu wyścigowców do Aten. — Tenże związek organizuje wycieczkę do Aten, przyczem ustanowione już zostały ceny jazdy, a to z Wiednia przez Tryest do Aten i napowrót, (przy 60 dniowej ważności i użyciu wszelkich objętych rozkładem jazdy pociągów):

a) 2 kl. koleją i 1 kl. okrętem 269·70 marek
b) 2 „ „ 2 „ „ 208·80 marek

Pożywienie na okręcie mieści się w podanych wyżej kosztach.

Bliższych szczegółów można zasięgnąć u komitetu we Wiedniu I. Herrengasse, Palais Baczek

W dział sportu i gimnastyki na tych igrzyskach wchodzą nastąpujace ćwiczenia:

1. dzień: wyścigi piesze na 400 m., 2. skok w dal, 3 wyścigi piesze na 100 m 4. rzucanie discusem, 5. wyścigi piesze na 800 m

2 dzień: 1. skok w wyż, 2. dźwiganie ciężarów, 3. wyścigi piesze na 110 m. z przeszkodami, 4. wyścigi piesze na 1500 m., 5. zapasy.

3 dzień: 1. ćwiczenia na drążku i poręczach pojedyńczo, 2 ćwiczenia w zastępach na drążku i poręczach, 3. ćwiczenia na kółkach, 4. na koniu, 5. mocowania, 6. ćwiczenia wspólne.

4. dzień: wyścig dystansowy pieszy z Maratonu 40 klm. 2. dźwiganie ciężarów, 3. skok z żerdką, 4. wyścigi piesze.

Mascagni i Loencavallo dwaj słynni kompozytorowie są gorliwymi cyklistami.

Sarah Bernhardt, odbywająca obecnie podróż artystyczną po Ameryce oddaje się w wolnych chwilach z zapałem jeździe na kole

Druga międzynarodowa wystawa kolarska w Medyolanie otwartą została 16. lutego. Wystawa obejmywała według narodowości 50 firm włoskich, 30 angielskich, 20 niemieckich, 15 francuskich i 5 amerykańskich.

WYŚCIGI.

Wyścig dystansowy Praga-Ołomuniec-Berno urządza Czeski Związek 25. lipca. Start o 12. godzinie w nocy z »Ohrady« w Pradze Dla zwycięzców wyznaczone są trzy nagrody w gotówce 300, 200 i 100 koron; prócz tego nagroda rekordowa dla tych, którzyby tę przestrzeń (330·9 km.) przebyli w czasie niżej 18 godzin. Wyznaczone są dalej nagrody czasowe dla wszystkich, którzy przybędą do Berna w ciągu 22 godzin i osobne dla tych, którzy dojadą bez zmiany maszyny.

Wielki wyścig z Petersburga do Moskwy (przeszło 700 km.) ma się odbyć 9. lipca.

Match 100.kilometrowy między panną Lisette a panią Grace odbył się 5. marca w zimowym welodromie w Paryżu. Francuska cyklistka p. Lisette zwyciężyła w 2:41:12 $^{2}/_{5}$. Jest to znakomity czas — lepszy od stworzonego przed dwoma laty przez Dubois'a światowego rekordu 2:41:56.

Match 100-kilometrowy między Tom. Lintonem a Baugé'm, najbardziej zajmujący tegoroczny wyścig, odbył się 8. marca w zimowym welodromie. Baugé odniósł zwycięstwo, mimo, że początkowo przy 50 km. był za swoim przeciwnikiem o 200 m. w tyle. Czas jazdy 2:14:42 (światowy rekord Lesny 2:15:51), przyczem Baugé pobił wszystkie światowe rekordy od 60 do 100 km. W 1 godzinie ujechał 45·761 km. (świat. rek. Stocksa 46·711 km.) w 2 godzinach 90·045 km. (świat. rek. Lesny 88·183 km).

Bardzo krótko jednak zostawał Baugé w posiadaniu tych rekordów, w kilka dni później pobił je Huret, zrobiwszy 60 km. w 1:18:19 $^{4}/_{5}$ (czas Bauge'go 1:19:14 $^{1}/_{5}$), a 100 km. w 2:11:45 $^{4}/_{5}$; w 2 godzinach zaś 91·260 km.

Ruch towarzystw.

Sambor. W dniu 1. marca 1896 zawiązał się tu Oddział kolarzy Sokoła samborskiego liczący 12 członków czynnych.

W skład Zarządu wybrani zostali: Dr. Waligórski Czesław jako przewodniczący, Kielawa Karol jako sekretarz, Kasprzycki Stanisław jako gospodarz i skarbnik, Droździewicz Władysław i Bukowczyk Mieczysław jako zastępcy członków zarzadu.

Czołem!

Zarzad Oddziału kolarzy Sokoła samborskiego

Karol Kielawa. *Dr. Waligórski.*

W Pleszewie (Ks. Poznańskie) zawiązał się 3. marca przy tamtejszem Tow. gimnastycznem Sokół, „Oddział Kołowników“ liczący obecnie 8 członków Naczelnikiem obrany został druh S. Bendlewicz. Jednemu i drugiemu Oddziałowi Szczęść Boże!

Ustawy Piotrkowskiego Tow. Cyklistów zostały zatwierdzone i otrzymały sankcyę ministeryalną.

Komitet Towarzystwa Cyklistów w Kaliszu celem rozwinięcia mało dotąd w Towarzystwie uprawianej turystyki, urządza w sezonie tegorocznym Konkurs wyłącznie dla członków Towarzystwa Cyklistów w Kaliszu.

Celem uprzystępnienia takowego dla wszystkich członków rzeczywistych Towarzystwa, wyznaczone są trzy zadania:

1) Największa liczba przejechanych wiorst w całym sezonie, bez ograniczeń; minimum wyznacza się na 2500 wiorst.

2) Największa liczba wiorst przejechanych w niedziele i święta; minimum oznacza się na 1800 wiorst.

3) Największa liczba wiorst przejechanych na wycieczkach niżej 50 wiorst każdorazowo; minimum oznacza się na 800 wiorst.

Czas trwania konkursu liczy się od 1. kwietnia do dnia 31. października włącznie.

Kalisz. P. Dr. Al. Hindemith nie przyjął ofiarowanego mu ponownie mandatu Prezesa Kaliskiego T. C. i z tego powodu zarządzono nowe wybory dnia 26. stycznia, przy których obrano na prezesa P. E. Repphana, na miejsce zaś ostatniego obrano wiceprezesem P. O. Hindemitha.

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Stanisław Bal, ul. Cicha 1.

Skarbnik: Józef Romaszkan, ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: Konrad Łoziński, ul. Zyblikiewicza 10.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera gdzie wieczorem członków klubu zastać można.

Doroczne waine Zgromadzenie Lwowskiego Klubu Cyklistów odbędzie się w niedzielę 12. kwietnia 1896 o godzinie 5. popołudniu, w sali bibliotecznej Kasyna Miejskiego. Na porządku dziennym są tak ważne sprawy, jak Sprawozdanie ustępującego Wydziału i udzielenie mu absolutoryum, jakoteż wybory nowego Wydziału, uprasza się więc P. T. członków o jaknajliczniejsze jawienie się.

Na posiedzeniu Wydziału dnia 5. marca odbytem uchwalono:

I. Sprawę wybudowania domku dla dozorcy toru odłożyć do roku przyszłego.

II. Rozpisać udziały na zakupno kilku maszyn do wypożyczania chcącym się wprawiać w jeździe na kole.

III. Podać do wiadomości, że Lwowski Klub Cyklistów otwiera szkołę jazdy na rowerach, dla członków bezpłatnie, zaś dla obcych za skromną opłatą odszkodowania za zużycie maszyny. Zgłoszenia przyjmuje sekretaryat ul. Cicha 1, oraz p. Gustaw Schneider ul. Akademicka l. 7 w kawiarni.

Konrad Łoziński.

Sprostowanie. Pełne nazwisko przyjętego na posiedzeniu Wydziału z 13. lutego jako członka zamiejscowego Warszawianina, brzmi „Franciszek Jan Sandecki“.

Oddział Kolarzy Lwowskich.



Przewodniczący: Krobicki Wiktor, ul. Ossolińskich l. 11.

Sekretarz: Podwyszyński Gustaw, ulica Trzeciego Maja l. 16.

Doroczne walne zebranie Oddziału kolarzy lwowskich odbyło się w dniu 7. marca 1896 przy udziale 56 członków Sprawozdanie za rok ubiegły i rachunki kasy podręcznej przyjęto do zatwierdzającej wiadomości.

Oddział l czył w ubiegłym roku 176 członków — wystąpiło 29, a pozostało 147 członków. Nauka jazdy na kole odbywała się 2 razy tygodniowo wieczorem, w każdy wtorek i czwartek, zaś ćwiczenia członków w każdą sobotę podczas lata w godzinach rannych; w roku 1895 zdobyli kolarze lwowscy 18 nagród pierwszych, 15 drugich, 15 trzecich i 3 rekordowe i za przodownictwo — razem więc 51 nagród. Do zarządu na rok bieżący wybrani jako przewodniczący Krobicki Wiktor, zastępca przewodniczącego Pieniążek Jarosław, sekretarz Podwyszyński Gustaw, kapitanowie (naczelnicy) jazdy Borkowski Kazimierz, Neusser Gustaw i Schneider Gustaw, skarbnik i gospodarz Smutny Jan Wacław, wreszcie Osiadacz Wiktor i Todschindler Albin.

Sprawę udziału w wycieczce na wystawę jubileuszową do Budapesztu przekazano zarządowi. Przewodniczący zamykając doroczne zebranie, upraszał członków do liczniejszego udziału w wycieczkach i wyścigach, urządzanych staraniem zarządu kolarzy — niemniej do utrzymywania ściślejszego kontaktu z zarządem i między członkami oddziału.

W końcu podniósł zasługi czasopisma „Koło“ jako jedynego u nas organu — krzewiącego z trudem i poświęceniem sport kołowy, wzywając zarazem członków do wspierania tego czasopisma przez liczniejszą prenumeratę i przesyłanie mu fachowych artykułów.

Zarząd Kolarzy Lwowskich przypomina iż co tydzień odbywają się zawsze od godz. 8 do 9 wieczór;

1) *w każdy wtorek i czwartek* lekcye jazdy na kole (bicyklu) dla nowicyuszów członków oddziału kolarzy, jeśli się zbierze do nauki najmniej 5-ciu, zaś

2) *w każdą sobotę* ćwiczenia dla członków Oddziału kolarzy, którzy już wprawnie jeżdżą na kole.

W myśl uchwały zarządu z 28. lutego br. nowicyusze mają opłacać za używanie maszyn do nauki — ryczałt w kwocie 1 złr. w. a. wprost do kasy towarzystwa (w sekretaryacie).

Zarząd Kolarzy lwowskich uchwalił na posiedzeniu z dnia 13. marca br., zaprosić jak dawniej i w roku bieżącym P. T. Członków „Lwowskiego Klubu Cyklistów“ na wszystkie wycieczki, wyścigi i zebrania urządzane staraniem Zarządu Kolarzy Lwowskich a ogłaszając niniejszem powyższą uchwałę w czasopiśmie „Koło“ uprasza raz na zawsze P. T. Członków „Lwowskiego Klubu Cyklistów“ do jaknajliczniejszego współudziału.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Władysław hr. Mycielski, ul. Sławkowska 15.

Wiceprezes: Dr. Jan Jastrzębski, ul. św. Jana 15.

Sekretarz: Zygmunt Korzeniowski, ul. Smoleńska 13.

Skarbnik: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.

Lokal klubowy: Kraków, ul. Podwale 1. (parter).

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Papierowe dzwona kół fabrykuje w Ameryce firma J. W. Brayant w La Porte (Państwo Indiana.) Prócz dzwon wyrabia też ta fabryka papierowe torebki, wachlarze i siodła. Dzwona wyglądają bardzo dobrze spojenia na nich nie widać a sprychy są podobnie umocowane jak przy drewnianych. Jeżeli próby z temi dzwonami dadzą pomyślne rezultaty to mogłyby one wnet wyrugować stalowe i drewniane, są bowiem od tamtych znacznie lżejsze i o 60% tańsze.

Parę słów o przenośni. Już w zeszłym roku pisaliśmy, że na naszych drogach nie należy używać wysokich przenośni. Tymczasem widzimy, że przeważna część jeźdźców szuka jak najwyższych przenośni Przyznajemy, że nawet z przenośnią 70" na równej drodze, skoro się nie ma do walczenia z przeciwnym wiatrem można się bardzo dobrze poruszać skoro się jednak napotka z górami i przeciwnym wiatrem, wnet dają się odczuwać skutki takiej wysokiej przenośni.

Wysoka przenośnia wymaga znacznie silniejszego naciskania pedałów, aniżeli niska, toż i mięśnie pracujące rychlej muszą uledz zmęczeniu.

Do przebycia pewnej przestrzeni czy to się jedzie na kole o wysokiej lub niskiej przenośni, potrzebnym jest ten sam nakład siły, tylko że przy wysokiej — organizm się często odrazu zbytnio natęży, czego przy niskiej nie ma.

Dźwigając lekkie ciążki do gimnastyki potrafisz niemi wygodnie 30 i 40 minut pracować, ale dźwigając ciężar 50 lub 60 kg. dzwigniesz go zaledwie kilka razy, poczem mięśnie będą zupełnie znużone. Porównując pracę małymi ciążkami z pracą wykonaną tym wielkim ciężarem, przekonasz się, że suma pracy małymi ciążkami będzie znacznie większą przy równoczesnem mniejszem znużeniu. I jest to zupełnie naturalne. Przy ruchu mięśni rozszerzają się komórki i zasilają przepływającą krwią. Przy miernej pracy dzieje się to powoli ale statecznie — odżywiający się należycie mięsień moze też należycie przez pewien czas pracować Przy bardzo natężającym ruchu nie mogą się owe naczynia krwionośne dostatecznie rozszerzyć i zasilać przetężonych mięśni a znużenie przychodzi bardzo rychło.

To też, zwłaszcza przy naszych lichych i górzystych drogach, baczność z przenośniami! Słynny podróżnik Jefferson nie używa przenośni większej jak 56". Przenośnię 64" przy maszynie drogowej musimy uważać jako bardzo wysoką i wyższej używać nie radzimy.

Inna rzecz co do maszyn wyścigowych

J. Wondraczek w Przemyśln, na Bramie l. 1. przyjął zastępstwo amerykańskich maszyn „Columbia" z fabryki Pope Manuf. Co.

Nadesłany nam cennik firmy Kirschner i Ska w Dreznie (Dresden — A, Am See 16.) z bardzo licznemi ilustracyami tegorocznych nowości, przedstawia się bardzo pięknie.

W dzimy tam nowy amerykański Cyklometer Trenton, ameryk. kierownicę do zmieniania, przenośnię l' Acatene zastępującą łańcuchową, wielki wybór latarek do aalenia oliwą i naftą, dzwonków, kluczy itp. Wszelkie części składowe kół, ramy do pojedyńczych maszyn, tandemów i tripletów, a wreszcie i kompletne koła z fabryki Cycle Works w Bermingham.

Katalog ten przesyła ta firma na żądanie darmo i opłatnie, zalecamy tedy naszym czytelnikom zrobić z tego użytek.

Ostatnie wiadomości

W Petersburgu w wyścigach odbytych 22. marca w maneżu Michajłowskim, w rekordzie na czas o nagrodę Jego Ces. Wysokości W. Ks. Sergiusza Michajłowicza o tytuł mistrza jazdy Rossyi północnej na r. 1896 i championa maneżu Michajłowskiego na dystansie 25 wiórst zdobył pierwszą nagrodę 500 rs. i złoty medal wartości 100 rs. dotychczasowy mistrz Djaków w 39: 26. Drugim był Horodyński z Warszawy w 4': 41, trzecim Osiński z Warszawy i obaj uzyskali złote pamiątkowe żetony.

W wyścigu 3 wiorst pierwszy stanał Butyłkin w 50: 24, drugi Osiński w 5: 29. Horodyński w tym biegu nie uczestniczył.

Od Administracyi.

Dla uregulowania nakładu prosimy o rychłe odnowienie prenumeraty na rok bieżący.

Nowi prenumeratorowie otrzymają na żądanie — o ile zapas starczy — poprzednie numera „KOŁA", zawierające opowiadanie dra M. M. „Przez Semmering na rowerze".

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.